# [POWER COMMANDER V]

## 2009-2010 HYOSUNG GV650

Manual de instrucciones

### LISTA DE COMPONENTES

| | |
|---|---|
| 1 | Power Commander |
| 1 | Cable USB |
| 1 | CD- ROM |
| 1 | Manual de instrucciones |
| 2 | Adhesivos Power Commander |
| 2 | Adhesivos Dynojet |
| 2 | Cintas Velcro |
| 1 | Gamuza con alcohol |
| 1 | Optimizador O2 |

**¡EL CONTACTO DEBE ESTAR APAGADO ANTES DE INICIAR LA INSTALACIÓN!**

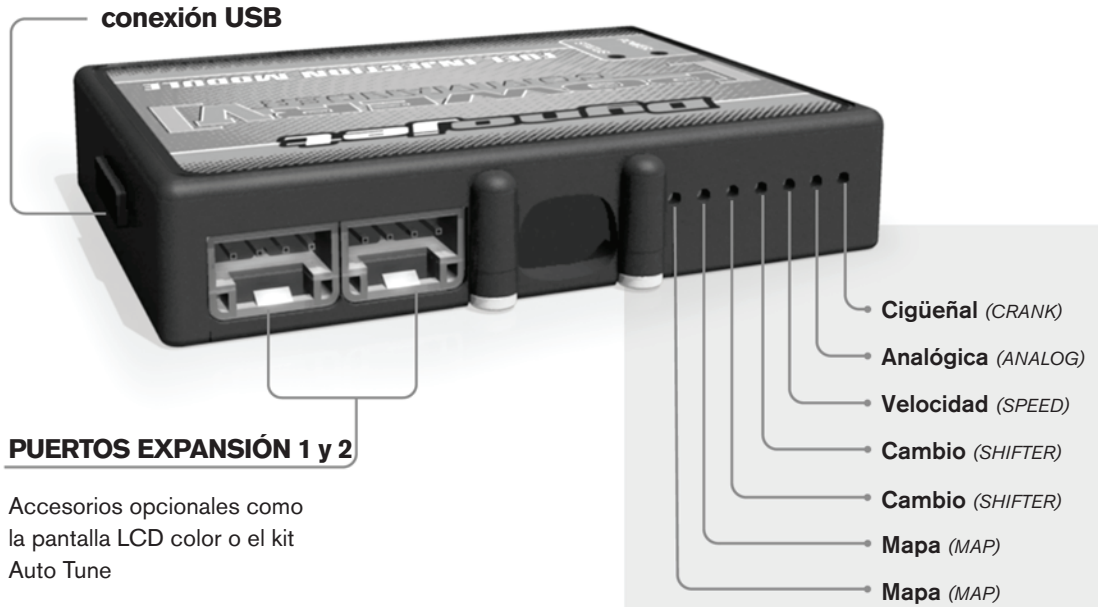
**TAMBIÉN PUEDE DESCARGAR EL SOFTWARE Y LOS ÚLTIMOS MAPAS ACTUALIZADOS DEL POWER COMMANDER DESDE NUESTRO SITIO WEB: www.powercommander.com**

**POR FAVOR, LEA ATENTAMENTE TODAS LAS INSTRUCCIONES ANTES DE COMENZAR LA INSTALACIÓN**

Dynojet

*2191 Mendenhall Drive North Las Vegas, NV 89081 (800) 992-4993 www.powercommander.com*

# POWER COMMANDER V
# GUÍA DE LA ENTRADA DE ACCESORIOS

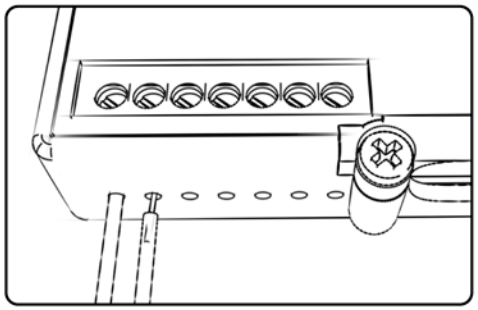



**PUERTOS EXPANSIÓN 1 y 2**

Accesorios opcionales como la pantalla LCD color o el kit Auto Tune

## Conexiones de los cables:

Para conectar los cables al PCV, primeramente extraiga la tapa de goma de la parte posterior de la unidad y suelte los tornillos correspondientes a cada entrada. Utilice unas pinzas pela-cables del calibre 22-24 (AWG) para pelar los cables unos 10mm desde el extremo. Introduzca el cable en el orificio correspondiente del PVC hasta que ya no pueda más y seguidamente vuelva a colocar el tornillo. Vuelva a colocar la tapa de goma.



***NOTA:*** *Le resultará más fácil introducir los cables si los estaña mediante soldadura.*

## ENTRADAS DE ACCESORIOS

**Map -** El PCV es capaz de cargar dos mapas básicos diferentes. Podrá intercambiar al instante estos dos mapas si conecta un interruptor en las entradas de mapa (MAP) Puede utilizar cualquier interruptor del tipo abierto/cerrado. La polaridad de los cables no importa. Si utiliza el kit Auto Tune, una posición cargará un mapa básico y la otra le permitirá activar el modo “aprendizaje”. Cuando el interruptor esté en la posición “CERRADO”, se activará el Autotune.

**Shifter -** Estas entradas son para utilizar el cambio rápido de Dynojet. Conecte los cables del cambio rápido Dynojet a las entradas SHIFTER. La polaridad de los cables no importa.

**Speed -** Si su aplicación incorpora un sensor de velocidad, podrá desviar la señal del sensor a través de un cable de derivación que se conectará a esta entrada. Ello le permitirá calcular la posición de marcha en el software del centro de control. Una vez establecida la posición de la marcha, podrá modificar su mapa en función de la marcha entrada, así como establecer los tiempos de corte del encendido según la marcha, cuando use el cambio rápido.

**Analog –** Esta entrada es para una señal de 0-5 voltios, como la temperatura del motor, presión de admisión, etc. Una vez establecida esta entrada, podrá modificar la curva de la gasolina en el software del centro de control, según la entrada.

**Crank –** NO realice ninguna conexión en este puerto sin haber recibido instrucciones concretas por parte de Dynojet. Se utiliza para transmitir los datos de posición del cigüeñal de un módulo a otro.

**FIG.A**

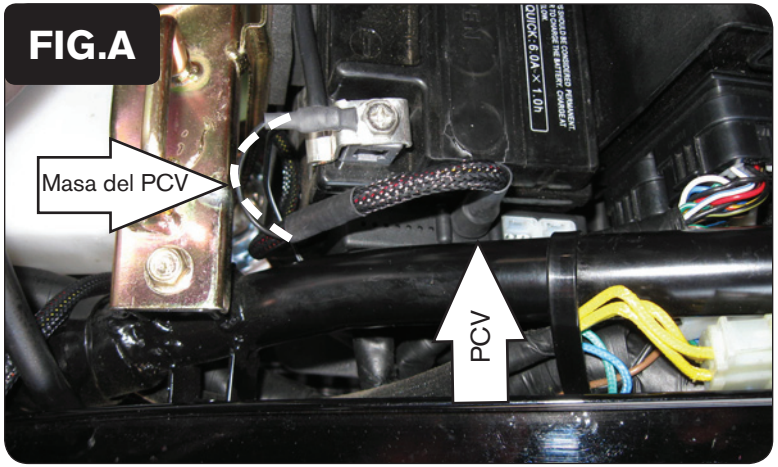



**FIG.B**

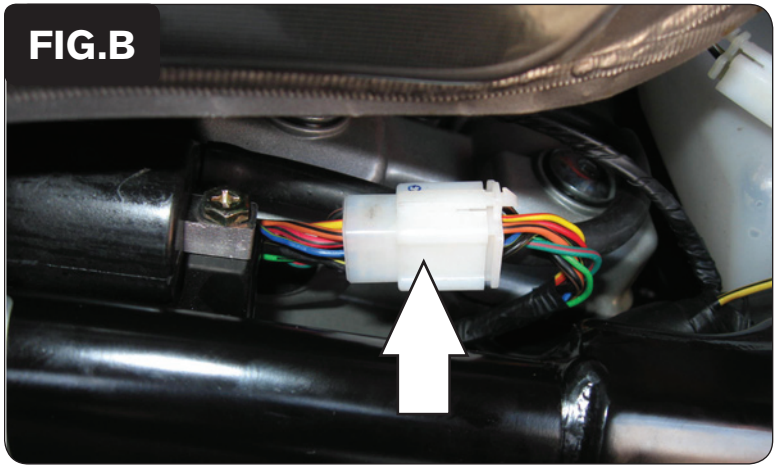
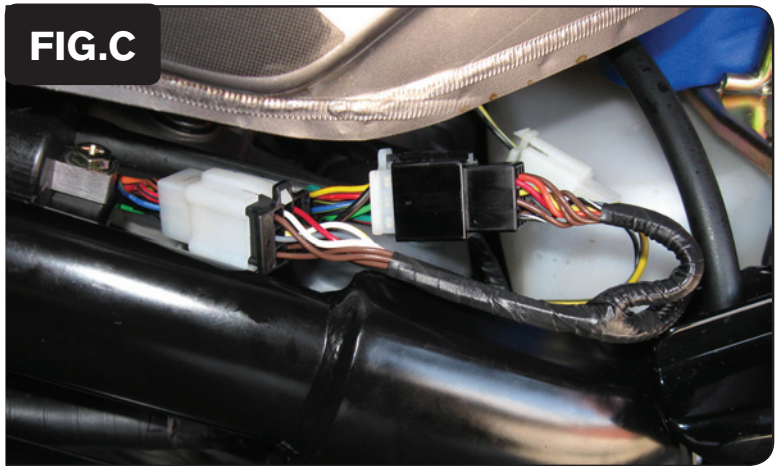


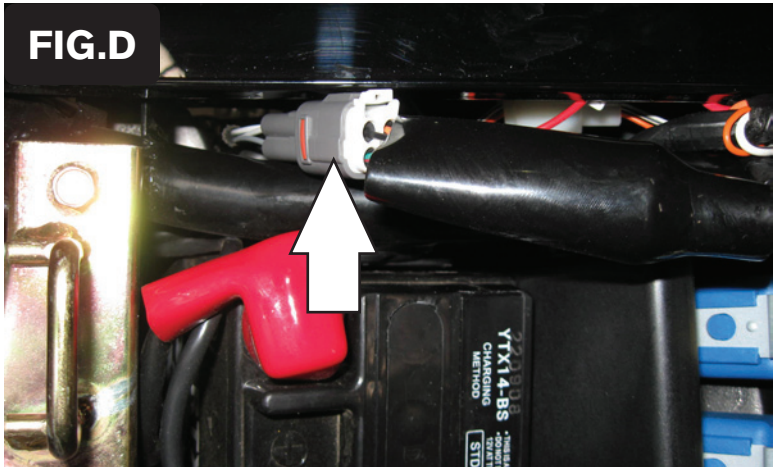
**FIG.C**



1. Desmontar el sillín.
2. Levantar la parte delantera del depósito de la gasolina.
3. Colocar el PCV pegado al lateral izquierdo de la batería (Fig. A). Utilizar las cintas de velcro que se incluyen para sujetar la unidad en su posición.

   Limpiar previamente las superficies de contacto con la gamuza con alcohol.
4. Unir el cable de masa del PCV al borne negativo de la batería.
5. Guiar el mazo de cables del PCV a lo largo del lateral izquierdo del chasis, hacia el cilindro trasero.
6. Localizar el conector BLANCO de 9 clavijas situado en el lateral izquierdo de la moto, al lado de la bobina de encendido (Fig. B).
7. Desconectar dicho conector.
8. Conectar los conectores del PCV en línea con el mazo de cables de erie (Fig. C).

FIG.D




9. Localizar el conector de 4 clavijas del sensor O2 de serie, a la derecha de la batería (Fig. D).

   *Este conector está dentro de un capuchón protector de plástico NEGRO.*

10. Desconectar esta conexión.

FIG.E

11. Conectar el controlador O2 en línea con el sensor O2 y el mazo de cables de serie (Fig. E).

FIG.F

12. Colocar el controlador O2 dentro de la sección de cola, en el lateral derecho de la moto.

13. Volver a colocar el depósito de la gasolina y el sillín.

| | 0 | 2 | 5 | 10 | 15 | 20 | 40 | 60 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 500 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 750 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| 1000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1250 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1500 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1750 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | -4 | -11 | -15 | -13 |
| 2000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | -10 | -12 | -16 | -11 |
| 2250 | 0 | 8 | 10 | 0 | 0 | 0 | 4 | -2 | -4 | 2 |
| 2500 | 0 | 12 | 11 | 0 | 0 | 0 | 4 | 2 | 0 | 4 |
| 2750 | 0 | 13 | 14 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | -3 | -3 |
| 3000 | 0 | 13 | 13 | 0 | 0 | 0 | 3 | -3 | -7 | -5 |
| 3250 | 0 | 12 | 11 | 14 | 0 | 0 | 1 | -3 | -11 | -7 |
| 3500 | 0 | 9 | 10 | 11 | 0 | 0 | 3 | -2 | -5 | -1 |
| 3750 | 0 | 16 | 14 | 17 | 0 | 0 | 6 | -1 | -7 | -2 |
| 4000 | 0 | 16 | 15 | 18 | 0 | 0 | 5 | -1 | -7 | -4 |
| 4250 | 0 | 16 | 13 | 15 | 0 | 0 | 7 | 1 | -6 | -3 |
| 4500 | 0 | 13 | 11 | 13 | 0 | 0 | 7 | 3 | -6 | -1 |
| 4750 | 0 | 8 | 10 | 13 | 0 | 0 | 7 | 2 | -7 | -2 |
| 5000 | 0 | 7 | 9 | 16 | 0 | 0 | 10 | 1 | -8 | -5 |
| 5250 | 0 | 5 | 7 | 16 | 15 | 18 | 8 | 1 | -8 | -6 |
| 5500 | 0 | 5 | 9 | 14 | 16 | 18 | 8 | 4 | -7 | -4 |
| 5750 | 0 | 7 | 10 | 13 | 15 | 17 | 7 | 2 | -7 | -4 |
| 6000 | 0 | 0 | 12 | 7 | 10 | 11 | 6 | 0 | -8 | -5 |

**FIG.G**

El optimizador O2 para este modelo controla la zona de circuito cerrado de serie. Esta zona corresponde a las celdas que están resaltadas en la tabla que se muestra en la Fig. G. El optimizador se ha diseñado para alcanzar una relación establecida de aire/gasolina (AFR) de 13.6:1. Para utilizar este optimizador es necesario conservar el sensor O2 de serie.

No es necesario introducir valores en la zona resaltada de la tabla. Si se está utilizando el AutoTune, NO introducir valores en esta zona en la tabla establecida de la relación aire/gasolina (AFR)